Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 646 de 2016

NIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de julio de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Oscar De los Santos (Vicepresidente).
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Wilma Moraes, Juan José Olaizola, Néstor Otero y Martín Tierno.
INVITADOS:	Por la UNASEV, doctor Gerardo Barrios, Presidente; Alejandro Draper y Pablo Inthamoussu.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Óscar de Los Santos).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Corresponde considerar el primer punto del orden del día que es la elección de Presidente.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Solicito que se postergue la consideración de este punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresan a Sala los integrantes de la Comisión Directiva de la Unasev)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir al Presidente de la Unasev, doctor Gerardo Barrios, al escribano Alejandro Draper y al señor Pablo Inthamoussu, a solicitud del señor diputado Juan José Olaizola.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Queremos agradecer la presencia de las autoridades de la Unasev.

Nuestra inquietud se basa en una situación que fue la detonante para que solicitáramos esta convocatoria, generada los días 8 y 9 de abril en la Ruta Nº 3 a la altura del kilómetro 157, donde se produjeron seis despistes de autos en menos de 24 horas; hecho totalmente inusual. Dicha situación fue alertada por los vecinos de Flores y por personas que habitualmente transitan esa vía. No es la primera vez que ocurren despistes en esa zona. La obra que se está realizando en distintos tramos de esa ruta entre las ciudades de Trinidad y San José, motiva la preocupación de los habitantes de la zona y de los usuarios de esa ruta, quienes mencionaron la falta de señalización y otros problemas, lo que constituye una verdadera trampa para los automovilistas que transitan por allí. Días después, concretamente el 5 de mayo, se registró un nuevo accidente en el kilómetro 180 con el saldo de una persona fallecida. Hace pocos días, por motivos laborales tuvimos oportunidad de transitar la Ruta Nº 3; concurrimos a la localidad de Chapicuy, al norte de la frontera entre Salto y Paysandú, a las 9 y 30 horas, por lo que salimos a las 3 y 30 horas de Montevideo y resultó un calvario transitar la zona de obras de esa ruta, más aún de noche, teniendo en cuenta que hay muy poca señalización que casi no se ve, ese día había niebla, por lo que teníamos que circular a muy baja velocidad, no hay referencias para el automovilista. A uno le cuesta encontrar el límite de la ruta que, prácticamente, se confunde con el pasto. Es bastante complicado circular por allí. Por todo esto es que decimos que nos preocupa mucho esta situación.

Cuando comentamos que queríamos hacer una convocatoria a las autoridades de la Unasev, nos llegaron otros planteos de colegas y gente conocida que se los vamos a trasmitir en el correr de la sesión. Queríamos saber de primera mano qué medidas se estaban tomando para que los automovilistas no se vieran enfrentados a una situación de este tipo, como la que tuvieron que atravesar quienes sufrieron un despiste. Se nos dice que lo sucedido entre los días 8 y 9 de abril, se debió a una técnica que se estaba aplicando en la confección de la nueva ruta, que provocó que los autos al llegar a la zona quedaran prácticamente sin control, pues no había una señalización adecuada, motivo por el que no pudieron mantener el control del auto en la ruta y terminaron fuera de ella.

No sabemos cuántos casos tienen registrados, a nosotros nos comunicaron el caso de esos seis autos en 24 horas. Nos gustaría corroborar cuántos siniestros tienen registrados en el lugar, porque a veces no todos se denuncian como, por ejemplo, cuando no hay personas heridas.

Tenemos más preguntas para hacer, pero no sé como el señor presidente quiere manejar la dinámica de la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que sería conveniente el señor diputado Olaizola formulara todas las preguntas, que las autoridades de la Unasev respondan y, posteriormente, hagan uso de la palabra los demás legisladores.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Entonces, voy a continuar con la formulación de preguntas.

Unasev basa su estrategia de acción en cinco pilares, y uno de ellos es el de las vías de tránsito y movilidad más seguras; entonces, queríamos saber cuál es la evaluación que está haciendo el organismo respecto a la incidencia que tiene el estado de deterioro de las rutas nacionales, y el que no se hayan alcanzado los valores de la curva- meta que está prevista de acuerdo al objetivo de las Naciones Unidas. Creo que salvo en el 2012, en un breve periodo, la curva ha acompañado pero no ha alcanzado los valores estimados en ese objetivo. Me gustaría que nos aclararan un poco más este punto.

Además, teniendo en cuenta la desaceleración en la producción y el turismo, que deriva en un menor tránsito en las rutas nacionales, queríamos preguntar si la Unasev a partir del 2013 ha relacionado el número de accidentes en las rutas nacionales con el volumen de tránsito que ha habido, de manera de tener una relación más directa entre el uso de rutas y los accidentes que se producen en ellas. A partir de 2013, el porcentaje de muertes en accidentes fue descendiendo, representando el 38% del total de fallecimientos en 2015. En el primer cuatrimestre de este año esta tendencia se revierte en forma importante pasando a ser el 53% de muertes en las rutas nacionales ¿Cuál es la opinión que tiene Unasev respecto a esto?

En cuanto a las rutas del litoral, concretamente en Salto, Paysandú, Río Negro, Soriano y Colonia, tenemos entendido que se produce un porcentaje mayor de accidentes mortales que en el resto del país. Queremos saber si tienen detectado este fenómeno y sus causas.

También nos interesaría que nos comentaran si han analizado el estado de las obras en las rutas y la señalización y si han encontrado que su falta puede haber sido la causante de accidentes ocurridos en la zona o si hay un porcentaje importante de responsabilidad de los conductores, particularmente poniendo énfasis en la circulación nocturna.

Por otra parte, teniendo en cuenta que desde el año 2012 existe una norma de señalización de obras, preguntamos si por parte de la Unasev ha habido algún seguimiento sobre el cumplimiento de esa normativa y si debe ser revisada o ampliada para mejorarla.

A su vez, nos interesa saber si mantienen un contacto estrecho con la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre estos temas. Si siguen de cerca cómo esa Dirección controla la seguridad en obras y si como organismo de control de seguridad vial, han encontrado deficiencias de control, cuáles son y qué medidas se tomaron al respecto.

Cuando se producen accidentes en una obra de una ruta, queremos sabe si se hace algún seguimiento de los procedimientos que se realizan a posteriori de las acciones que se llevan a cabo para evitar que se repita este tipo de insucesos.

Asimismo, por varios lados nos llegó un planteamiento sobre el cruce entre las Rutas Nos. 5 y 48 en la entrada a Las Piedras, porque hay una rotonda que está en obra y hace tiempo que está parada. En la zona hay luces pero generalmente están apagadas y, además, se han generado muchos pozos por no estar terminada la obra; seguramente, el diputado Otero que es vecino de la zona nos puede ampliar. Queríamos indicar el peligro que se genera en días de lluvia para la zona

Estas eran las preguntas que quería formular.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- Muchas gracias por la invitación. Es un gusto estar con ustedes y voy a responder las preguntas y a abordar los diferentes aspectos. Algunas de las preguntas no sabíamos que se iban a formular y requieren un análisis de nuestra parte porque queremos dar opiniones fundadas en la evidencia. Hay algunos aspectos puntuales vinculados a la convocatoria que nos hacen a esta Comisión que los va a abordar el señor Inthamoussu, pero hay otros que son generales.

En cuanto a las preguntas, vamos a comenzar con lo más global que es dónde está parado nuestro país en cuanto a la seguridad vial y políticas relativas a esta. En ese sentido, queremos ser bien claros porque todos los informes que hemos venido manteniendo y publicado a través de nuestra página web y de los distintos medios de comunicación -inclusive, los hemos presentado en las distintas comisiones parlamentarias-, son concluyentes en cuanto a que hay un rango distintivo que empieza a ocurrir como punto de partida del establecimiento en el país de una base de datos única, confiable, unificada, accesible y sustentable, como es nuestro sistema de información nacional del tránsito. Eso hace en gran medida una diferencia entre lo que venía pasando antes del 2007 y a partir de la creación de la Unasev -que comenzó a funcionar en el 2008-, lo que nos permite analizar en forma científica y objetiva qué es lo que pasa, la cantidad de lesionados, de fallecidos, tipo de lesiones, vehículos involucrados y cantidad de siniestros de tránsito en todo el país. Ese es un elemento que queremos destacar porque es fundamental -no lo decimos nosotros, sino Naciones Unidas-, ya que si no existe una base de datos confiable, única, unificada y accesible es prácticamente imposible establecer políticas de Estado en materia de seguridad vial. El año pasado nos galardonaron con el premio a la transparencia por la accesibilidad del Sistema de Información Nacional de Tránsito, dado que cualquier ciudadano, en cualquier lugar del mundo puede tener acceso a los datos. También es una forma de someternos al análisis, los cuestionamientos, las dudas y los planteos que se nos puedan realizar desde cualquier punto del país.

Hasta 2009, Uruguay nunca había participado en eventos internacionales vinculados a la seguridad vial. Ese año lo hace por primera vez, en Naciones Unidas, en un grupo específico creado por la Organización Mundial de la Salud en 2004, desde donde ya se alertaba que los países de ingresos medios y bajos pagan el costo del 92% de los fallecidos del planeta Tierra, mientras que los países de ingresos altos tienen el 8% de la mortalidad pese a tener un mayor parque automotor. En aquel año -2004- se establecía una estrategia que en Uruguay llevaría a desarrollar el anteproyecto de ley que crea la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

En ese marco y una vez que nos pusimos en funcionamiento, participamos en la elaboración de la resolución de Naciones Unidas que declara el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020, votada en la Asamblea y puesta en marcha en los distintos países a partir del año 2011. Ese año, nuestro país -ya con la Unidad en marcha- empieza a cambiar la estrategia en materia de desarrollo de políticas adecuadas que tengan como meta principal disminuir la cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito. En la citada resolución de la Asamblea se establecen cinco áreas fundamentales sobre las que actuar en nuestros países, con fundamento en la evidencia científica, no en pareceres. En base a esos cinco pilares de acción, nuestra Unidad se divide estructuralmente en cinco áreas específicas para establecer las acciones necesarias. Uruguay tenía una carencia enorme en términos de marco normativo y legal, lo que impedía establecer acciones en función de esas recomendaciones. Así, surgieron las iniciativas que los legisladores llevaron adelante durante este período, aprobando dieciséis leyes vinculadas al tránsito, todas ellas basadas en esos pilares establecidos por las Naciones Unidas.

Cuando comenzamos a tratar de desarrollar una política efectiva, eficaz y, sobre todo, eficiente en términos de costo y beneficio -porque está implicado un costo social que el país venía pagando desde hacía muchas décadas y era necesario revertir eso-, establecimos una estrategia de coordinación, de articulación de los recursos disponibles y las políticas del Gobierno nacional y de los gobiernos departamentales, con actores públicos y privados, así como con organizaciones no gubernamentales y fundaciones vinculadas a esta temática, introduciendo en primer lugar un nuevo idioma para el tema del tránsito en Uruguay. El nuevo idioma parte de la base de la protección de la vida y la salud de la población. Por lo tanto, hay actores clave desde el punto de vista del Gobierno y del rol que el Estado tiene en la protección de la vida, que hacen que la Unasev libre muchas discusiones en todo el territorio nacional, a todos los niveles, tanto con las autoridades del Gobierno nacional y del Poder Ejecutivo como de los gobiernos departamentales en cuanto a la incorporación de esas buenas prácticas en materia de seguridad vial.

Eso empieza a dar sus primeros resultados, aunque no fue fácil y todos ustedes saben que tuvimos que empezar por hablar, por ejemplo, de la importancia de la utilización del casco y tuvimos que hacerlo obligatorio en la práctica, de la importancia del cinturón de seguridad y el sistema de retención infantil para disminuir la lesividad y la mortalidad en los siniestros de tránsito, de la importancia de bajar las tasas de alcohol y drogas para conducir vehículos, y establecer los controles adecuados. Ello nos llevó un período de discusiones a todos los niveles, con idas y venidas, pero poco a poco se fue acumulando en la búsqueda de esa meta, que es un bien común: preservar la vida de los uruguayos independientemente de dónde estemos.

De esa manera llegamos a determinados resultados, algunos de los cuales el señor diputado mencionaba en sus preguntas. En el tránsito -como en otras cosas- no hay casualidades sino causalidades. Los buenos o malos resultados tienen su explicación y nuestro deber como unidad de la Presidencia de la República y, fundamentalmente, como encargada del establecimiento de esas políticas, es aclarar por qué suceden las cosas, con base científica. La moto no es el problema sino quien la conduce, cómo la conduce y cómo accede a conducir en este país. ¿Cómo se establecen las políticas de control y fiscalización de las distintas normas? ¿Cuál es el impacto en el descenso de la mortalidad y la lesividad en el tránsito una vez que se ponen en funcionamiento? Analizamos lo que ocurre cotejando esos resultados y el impacto de la aplicación de buenas prácticas.

Todos tenemos que ser contestes -ustedes también, como protagonistas centrales de esta estrategia- en que existen en el país excelentes resultados en materia de disminución de la mortalidad y la lesividad en el tránsito cuando se actúa en base a estas recomendaciones internacionales. Hablamos de descensos del 40% o el 50% en la cantidad de traumatizados de cráneo graves, dado que se incorpora la protección de los motociclistas y los ciclistas. Es un ejemplo claro, de los que abundan en el país y explican, en gran medida, el resultado que se está teniendo. Además, es muy claro que a partir de 2009 y, sobre todo, de 2010 existe un quiebre muy significativo en lo que pasaba en el tránsito vinculado a lesiones graves y fallecimientos, que es la demostración de lo que decía Naciones Unidas. Aproximadamente hasta el año 2009, el incremento del parque automotor se acompañaba del aumento de los siniestros de tránsito y de la cantidad de lesionados y fallecidos. En ese momento empieza a separarse la cantidad de fallecidos del crecimiento del parque automotor y la movilidad -medida por el consumo de combustible-, incluso del incremento de turistas que llegan al país en determinados períodos. En ese proceso incluimos lo que sería llegar a 2020 para cumplir la meta de Naciones Unidas, que es pasar de diecisiete o dieciocho muertos cada cien mil habitantes del año 2010 a ocho fallecidos cada cien mil habitantes en el año 2020. El año pasado estábamos en catorce fallecidos cada cien mil habitantes. Uruguay comienza un camino de estabilización de la cantidad de

lesionados y un descenso en la cantidad de fallecidos. Eso fue resaltado por las Naciones Unidas que, el año pasado, convocó a la evaluación de los primeros cinco años del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Uruguay fue destacado por los resultados que está teniendo; incluso, nos dieron la posibilidad de expresarnos frente a los ciento setenta países que estaban allí porque somos el único país del Cono Sur o de las Américas que viene cumpliendo con las prácticas emanadas de los cinco pilares recomendados por Naciones Unidas.

Es cierto que hay un desfase entre la curva planteada por Naciones Unidas para 2020 y los resultados que estamos teniendo. Ese desfase no es por casualidad; tiene también su causalidad. Del análisis que hacemos de por qué no estamos llegando -si bien venimos disminuyendo- a esos valores que aspiramos -hay noticias en este sentido en estos primeros meses del año- se desprende que todavía hay algunos problemas en relación con la actuación uniforme en todo el país, en muchos aspectos. Muchas veces le echamos la culpa a la gente, que no cumple las normas, que no hace esto o aquello, pero esa misma gente accede, por ejemplo, muy fácilmente a un permiso de conducir. Todavía no tenemos un permiso único nacional de conductores. Ese permiso único nacional, que está en plena construcción, requiere de un manual único -ya lo tenemos-, una estrategia única de accesibilidad a los permisos de conducir pero con la jerarquía que ello tiene. Basta de permisos fáciles. Todos ustedes saben que en este país se obtiene un permiso de conducir en un día y sin el conocimiento cabal. Ese permiso es nacional e internacional. Cualquier ciudadano que lo obtenga, puede manejar en cualquier lugar del país y en Europa; entonces, la jerarquía que debemos tener en el otorgamiento de los permisos de conducir es un elemento estratégico. Si uno pasa raya hoy, en lo que tiene que ver con la accesibilidad y el permiso único, venimos a un ritmo muy lento. El permiso único nacional tiene que ser una realidad que incorporemos definitivamente para tener centralizada la información. Hemos avanzado muchísimo. Se terminó el país de múltiples licencias de conducir, de los diarios que publicaban, hasta hace poco tiempo: "Saque su permiso en el día". Todavía tenemos situaciones que corregir, pero eso explica en gran medida ese desfase como uno de los componentes centrales.

Hay un elemento central que explica mucho más. Hace unos dos años comenzamos con el Ministerio del Interior a vislumbrar un problema en cuanto al rol de los agentes de tránsito en el control efectivo: la desarticulación que había entre los diecinueve cuerpos inspectivos departamentales, la ex Policía Caminera - con jurisdicción en rutas nacionales- y la policía de tránsito que tenían unos pocos departamentos. Había que articular esas diferencias, ese fraccionamiento en una estrategia común. Así fue que elaboramos la propuesta de creación de la Policía Nacional de Tránsito, sin jurisdicciones porque, en definitiva, la protección de la vida de los uruguayos no tiene jurisdicciones ni barreras departamentales.

Se elaboró la estrategia de controles efectivos y eficaces en todo el país, sostenidos en las recomendaciones de Naciones Unidas. Hay una rica experiencia de trabajo coordinado con los inspectores departamentales. Eso también hay que unificarlo en una estrategia común, que es lo que estamos elaborando ahora a través de la Policía Nacional, los intendentes y los directores de tránsito en la articulación y planificación operativa, que es lo que lleva a cambios de conducta que hacen al resultado.

El elemento central es analizar adecuadamente todos los aspectos. Creemos que estamos en el camino correcto en términos de resultados. La gestión de la Unidad es la sumatoria de lo que hacen muchísimos actores -también de ustedes por la elaboración de las leyes-, aunque nosotros seamos la cara visible y es lo que explica que Uruguay sea el único país que viene cumpliendo con ese desafío.

A su vez, somos muy claros en decir que hemos desarrollado en este período acciones que han transformado la cultura de los uruguayos en las vías públicas. Esa transformación es resultado del conocimiento de la población de los factores de riesgo y de la acción en cuanto al cumplimiento de esas normas. Voy a poner un ejemplo que no es único; podría hablar de la utilización del casco, que se ha incrementado enormemente en los últimos años, pero voy a poner el caso de la ley de tolerancia cero al alcohol, porque es lo más reciente. La estrategia vinculada al alcohol y a las drogas es exitosa; no lo decimos por una impresión personal sino por los resultados de siniestros de tránsito vinculados. En los primeros cuatro meses de este año, después de que se aprobó la ley de tolerancia cero, bajó 18,4% la cantidad de siniestros vinculados al alcohol, lo que refuerza que el cambio cultural tiene mucho que ver con los pasos legislativos que se dan y los controles efectivos que se generan. Esta es una apuesta a desarrollar.

Nos gusta dar informes prolongados, por lo menos de un período de seis meses o un año, para poder comparar, pero tenemos indicadores mes a mes. Este año venimos con un descenso próximo al 20% en la cantidad de fallecidos y eso es producto también de todas estas estrategias sumadas. Otro elemento central es

que la siniestralidad vial no es estática, en ningún lado del mundo. Por lo tanto, los cambios que se producen obligan a cambiar también los planes que se desarrollan. Por ejemplo, en este período que se mencionaba en alguna de las preguntas, se incrementa la siniestralidad o la mortalidad en el tránsito en determinada área, por ejemplo, en las rutas nacionales, lo que obliga a cambiar y adaptar esos planes, como también pasa en las ciudades. Por eso es tan importante planificar y profundizar en algunos aspectos que nos parecen claves para este período, como los que mencionamos.

Por último, la ley de presupuesto estableció una herramienta nueva, creando la Junta Nacional de Seguridad Vial. Es una táctica para lograr este objetivo en cuanto reúne en el Poder Ejecutivo al Ministerio del Interior, el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Educación y Cultura, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas junto con el Congreso de Intendentes, para articular las políticas del Gobierno con las políticas departamentales. Justamente, ya tenemos la tercera reunión de esa Junta Nacional, que nos permite aceitar y ejecutar mucho más ágilmente todas las estrategias en materia de seguridad vial y será una herramienta de gestión fundamental.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- En realidad, nos había llegado la convocatoria con una nota muy puntual del señor diputado Olaizola. Cuando uno viene a estos ámbitos trata de prepararse lo mejor posible, porque pensamos que es muy bueno estar más seguido por aquí. Por ese motivo, lo primero que me gustaría plantear es que el señor diputado Olaizola nos haga llegar por escrito todas las inquietudes que presentó para poder preparar muy bien las respuestas y estar a la altura de ellas.

Veníamos preparados por el planteamiento sobre el tramo de la Ruta Nº 3, les entregamos el informe y, como decía el presidente de Unasev, el sistema que estamos teniendo nos permite acceder a los datos del Sistema de Gestión de Seguridad Pública, día por día, para saber lo que está pasando en cuanto a los siniestros de tránsito en todo el país. De esta forma, podemos obtener la información rápidamente, inclusive, cualquier ciudadano de este país puede ver qué es lo que está pasando. Los informes que les entregamos, los puede obtener cualquier ciudadano de este país. La información es muy clara.

En el marco de la Junta Nacional de Seguridad Vial, en la que participa el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, señor Setelich, informamos que estábamos invitados a la Comisión y le hicimos el planteamiento en cuanto a que estábamos analizando ese tramo de la Ruta Nº 3. Sería conveniente que la Comisión convocara al organismo competente que, en este caso, es el Ministerio, ya que tiene muy bien identificado los problemas y deberían ser ellos los que brindaran las explicaciones. Obviamente, es un tramo que ha venido siendo producto de obras viales bastante importantes, pero ha presentado dificultades.

Nos quedamos en lo personal con esa inquietud y con todos los planteos que hizo el diputado porque nos parece conveniente armar una buena respuesta y una comparecencia mejor preparada.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- En lo que tiene que ver con las preguntas que tienen cifras o algún aspecto puntual que no figuraba en la convocatoria, no tenemos problema en elevarla por escrito y que nos hagan llegar la información correspondiente. Pero algunas de las preguntas son conceptuales o del estilo de trabajo del organismo y nos gustaría que las respondieran en esta oportunidad. Por ejemplo, les habíamos preguntado si opinan que el estado de deterioro de las rutas nacionales tiene una directa vinculación con que no se hayan alcanzado los valores de la curva- meta de los objetivos establecidos por las Naciones Unidas. Nos gustaría saber la opinión de la Unasev en ese tema.

Quisiera saber si tienen una explicación en cuanto al cambio que ha habido en el primer cuatrimestre relativo a las muertes en rutas nacionales, ese 53% que modifica la tendencia que venía a la baja.

Les agradecemos el informe que nos entregaron y que contiene cifras sobre la Ruta Nº 3. Me gustaría saber si constataron defectos en la señalización donde se produjeron una cantidad de accidentes o cuál es la evaluación que han hecho de esta situación, ya que no es normal que en un día se produzcan seis siniestros de tránsito en el mismo kilómetro. ¿Qué evaluación tienen? ¿Qué han detectado? ¿Cuál es el informe que han hecho? Supongo que deben tener una opinión o una evaluación sobre ese hecho concreto. Esta inquietud que estamos planteando en cuanto a la falta de señalización en rutas, quisiera sabe si ya se la habían planteado en otros casos y la conocen, y si es un problema que tienen arriba de la mesa. Queremos saber en qué está el tema.

A su vez, deseamos saber la relación que tienen con la Dirección Nacional de Vialidad sobre este tema, cuál es la relación habitual en cuanto a la fiscalización de las obras en las rutas, qué estilo de trabajo tienen, qué seguimiento se hace cuando se detecta un accidente que se produjo por responsabilidad de la empresa que tiene a cargo la obra, qué acciones suelen tomar, si tienen un protocolo de acción y cómo actúa la Unasev frente a un episodio de esas características.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quería hacer extensivo el saludo a las autoridades de la Unasev que en el periodo pasado concurrieron muchas veces a la Comisión y hemos logrado tener resultados concretos, por lo menos, a nivel normativo, inclusive esta Unidad había presentado algunas iniciativas. Cada vez que se trata un proyecto relativo a seguridad vial, Unasev ha logrado tener niveles de apoyo envidiables desde el punto de vista político porque la mayoría de los partidos terminamos apoyando cada una de las iniciativas y creo que, sin duda, ello fortalece el trabajo institucional porque le da una perspectiva de largo plazo y solidez a las políticas que viene estableciendo. Inclusive, es importante tener integrado en el directorio a diferentes partidos. El señor Draper era integrante de la comisión de seguridad vial que estaba en la órbita de la Presidencia. Hoy, la Unasev tiene otra característica institucional y eso es muy importante porque le da una línea de continuidad de trabajo y, sin duda, permite lo que hace la Unasev cada año -que es lo que tendrían que hacer todos los organismos-: rendir cuentas a la sociedad y establecer indicadores concretos de su gestión. Año a año, en función de los indicadores que recogen de los diferentes sistemas hacen una reunión con todos los periodistas e invitan a legisladores y dan cuenta sobre los avances que se han tenido en materia de seguridad vial. Sobre todo, han puesto en evidencia un tema que es mucho más complejo; por ejemplo, si uno le preguntaba a cualquier vecino de Montevideo o de Canelones si tenía algún sentimiento de peligro por su vida cuando iba a hacer un mandado al comercio caminando o al utilizar una vía de tránsito, quizás diga que el miedo es mucho mayor al hacer un mandado. Hoy, lamentablemente, hay un alto nivel de deceso y casi supera por tres la tasa de muertos en accidente de tránsito que por homicidios; sin duda, es muy importante bajar ambos. A veces, en la consideración pública esas problemáticas no eran tenidas en cuenta y la Unasev ha tratado de hacer visible una tarea que antes no lo estaba, lo que es muy bienvenido. Inclusive, con dificultades que hemos tenido con respecto a problemas que hoy se han solucionado como el caso, por ejemplo, de que intendentes hicieron campaña en contra de leyes votadas aquí; recuerdo intendentes que hacían campaña en contra del uso del casco. Esto también sirvió para discutir y, en la medida en que hay un reconocimiento de la importancia de la unidad y su trabajo, ha permitido que los organismos de diferentes niveles de gobierno entiendan cuál es el papel de la seguridad vial en el tránsito.

Disculpen que me extendí en la introducción porque, como decían las autoridades de la Unasev, este debe ser un trabajo de ida y vuelta, deberían venir más seguido a la Comisión. Creo que es importante lo que plantean en cuanto a tener un ámbito de trabajo más profundo, inclusive, invitar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que es el que tiene que ver con el área de vialidad.

En la medida en que nosotros propiciamos marcos normativos que se tienen que fiscalizar, quisiera saber qué resultados o indicadores se han dado en función de haber aprobado una norma relativa a “alcohol cero” en la conducción de vehículos para libretas no profesionales. Al respecto, creo que sería bueno estudiar los avances y los diferentes indicadores, porque estamos ciegos en ese sentido.

SEÑORA MORAES (Vilma).- No quería dejar pasar esta oportunidad porque justamente traigo una solicitud del grupo Red de víctimas y familiares de siniestros de tránsito de Bella Unión, departamento de Artigas. Ellos nos presentan un reclamo sobre un tramo de la Ruta Nº 3 que va del kilómetro 620 a 630 relativo a la instalación de semáforos, ya que en ese tramo hay un jardín, tres escuelas y un liceo que tiene cuarto, quinto y sexto año, y es el único centro de estudios para esos alumnos. Además, la ruta atraviesa la ciudad de Bella Unión; hace muchos años quedaba al costado, pero hoy la ciudad se ha extendido.

Otro aspecto que nos pesa es el incremento de automóviles y camiones que pasan por el puente internacional hacia el sur que vienen desde Brasil y Paraguay, y los free shop que incrementaron el tránsito. Como es una ruta nacional los vehículos pasan a alta velocidad; tenemos la suerte de que a las horas pico en el cruce de los alumnos los agentes de tránsito colaboran en el pasaje, pero el resto del día también se necesitaría esa ayuda porque, como es una ruta que atraviesa la ciudad, el tránsito es continuo durante el día y la noche. Existe una

solicitud de semáforo en esos tramos; se trata de tres cruces neurálgicos. Inclusive, hay un expediente 2013/3/725, pero al día de hoy la situación permanece incambiada. Por distintas razones no se ha logrado la colocación de semáforos. No sé si depende de lo departamental, pero creo que no porque se trata de una ruta nacional.

Ese es el sentir que traigo desde Bella Unión. El estado de la ruta es lamentable, pasando Salto queda casi intransitable. No hay banquinas frente a Colonia Palma -es una localidad que queda a 50 kilómetros de la ciudad de Bella Unión-, los despertadores ya no existen, la señalización es prácticamente nula desde Salto a Bella Unión.

En la ciudad tenemos un problema que es el trébol que la ruta atraviesa en línea recta, y hace mucho tiempo que se está solicitando que ese trébol lo transformen en una rotonda de manera tal que los automovilistas puedan circundar y, por lo menos, aminorar la marcha. En ese trébol también se han producido varios siniestros de tránsito con algunas víctimas fatales.

Eso era lo que quería agregar a las inquietudes del señor diputado Olaizola con respecto a la Ruta Nº 3.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que deberíamos referirnos a las definiciones estratégicas de Unasev y de esta comisión como un elemento de seguimiento para evitar cuestiones en particular que nos alejan del tema principal, y lo dejamos como consideraciones para tratar posteriormente.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Bienvenidos.

Creo que gran parte de las preguntas ya fueron planteadas. Quería saber si cuentan con personal para hacer los controles a nivel nacional en cuanto a la caminería, la señalización correcta, etcétera.

Como había preguntado el señor diputado Olaizola, me gustaría saber si existe algún tipo de coordinación con la Dirección de obras; ¿qué pasa cuando una obra se detiene por diferentes motivos? Se trata de casos que están sucediendo en las Rutas Nos. 5 y 48 en la ciudad de Las Piedras. Es un lugar que se volvió extremadamente peligroso porque está muy oscuro, lleno de pozos, cráteres que se forman con la lluvia porque la tierra empezó a caer sobre la ruta dejando el terreno resbaladizo. Entonces, me gustaría saber qué control hay cuando se retira la empresa que no deja ninguna señalización. ¿Cuentan con recursos para poder tomar alguna medida?

Quisiera saber si hay algún protocolo a seguir cuando la empresa se retira y deja una obra pendiente -sin importar la razón- en qué condiciones debe quedar esa obra en cuanto a la seguridad, la señalización, iluminación y si está previsto. ¿Qué se le exige a la empresa que está haciendo la obra? Creo que esta unidad es la indicada para aconsejar al Ministerio en cuanto a las condiciones en que debe quedar una obra cuando se detiene, ni qué hablar cuando está terminada que se debe controlar a ver si está todo en orden.

Otro tema que me preocupa es qué está pasando con el cruce de las vías férreas porque no es un asunto de menor importancia. Me gustaría saber si es la Unasev la que debe controlar que efectivamente exista la cartelería correspondiente. Hace poco en Canelones se produjo un accidente que tuvo como resultado cuatro muertos porque aparentemente no estaba funcionando la cartelería o no estaba visible.

Esas eran mis inquietudes.

SEÑOR DRAPER (Alejandro).- Gracias por esta oportunidad que le dan a la unidad. En el 2007 tuvimos el honor de estar aquí con Gerardo Barrios y Omar Rodríguez cuando se creó la Unasev, y ahora tuve que ponerme a punto porque se ha trabajado y a la vista está. Por supuesto que queda muchísimo para hacer, lo que también está a la vista.

Todas las puntualizaciones que se están haciendo nos vienen muy bien y creo que, como lo decía en otra comisión, es muy bueno para el diálogo sincero y ante todas las partes, para ver cómo podemos ir avanzando porque, en definitiva, es hacia dónde apuntamos. Buscar el norte y las buenas soluciones, y si existen buenas intenciones se tiene que lograr.

Se ha creado la Junta Nacional de Seguridad Vial que es un instrumento muy bueno, y lo hablo con ustedes y también con mis compañeros. Estos temas los tenemos que llevar directamente a la Junta en la que está el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, en donde por suerte hemos podido avanzar en algo que es muy bueno y alentador para la Unasev. Me refiero al trabajo con la Dirección vial y el Ministerio, que tienen otra casuística y que están allí en todo lo que se refiere a los siniestros, esto nos puede dar muchas pautas y el trabajar en conjunto va a ser muy positivo. Así que desde mi punto de vista estos temas sin duda hay que aterrizarlos y darles el conducto que sea.

Con respecto a lo que tiene que ver con los trenes, el año pasado hubo un número muy importante de siniestros; oportunamente, enviamos nota a uno de los directores, a los efectos de trabajar puntualmente en este tema porque, sin duda, es preocupante.

En cuanto a la rutas, quiero señalar que en abril me entero por las redes de los despistes -inclusive, había fotos- que se estaban produciendo en la Ruta Nº 3, si mal no recuerdo era un sábado. Lo que hicimos fue llamar directamente a la Policía Nacional de Tránsito a los efectos de advertir y alertar sobre lo que estaba ocurriendo y se nos comunicó que estaban mandando un móvil expresamente para ahí. Lo que había sucedido era que un producto que habían puesto en las rutas no se había prendido, era como una arenilla, que era lo que hacía que los autos se despistaran. A su vez, días pasados estuve en Flores cuando se inauguró el semáforo inteligente para no videntes -que está muy bien y fue hecho en la Intendencia- y, en lugar de venir por Durazno donde la ruta es mucho mejor, me vine por la Ruta Nº 3. Era de tarde y paré en donde se encontraba una de las máquinas y le pregunté a uno de los operarios cuándo habían arreglado la carpeta que se le había puesto y cómo seguía para adelante la ruta, y me contestó que de esa parte se encargaba otra empresa, lo que me llamó la atención.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- Me gusta enfocar el tema globalmente. Si nos ponemos a ver anécdotas, podemos estar hasta que nos jubilemos. Veintitrés mil siniestros de tránsito implican veintitrés mil causas evitables. Tenemos que acostumbrarnos a cuantificar, ver dónde están los problemas y con los recursos disponibles solucionar los más emergentes. Esta tarea requiere un análisis. Pudo haber seis despistes en esa ruta pero hay otras situaciones que se repiten en el país y todas las tenemos que atender.

Nosotros nos movemos en el marco de la ley que creó la Unasev. No somos una unidad que ejecute, que pueda llevar sus operarios y actuar, porque la ley nos pone límites. Sus preguntas nos vienen bien porque hace mucho tiempo que venimos diciendo que todo esto es un proceso. Así como las curvas de datos indican un proceso, las leyes son un proceso. Hace algunos años no imaginábamos que en un período de seis o siete año se iría a aprobar dieciséis leyes vinculadas a la seguridad vial. Quizás sea bueno repensar el proceso de creación de la Unasev. Si a todos les parece que la gestión -no de cada uno de los miembros de la Unidad sino de la institución- está siendo bastante adecuada, quizás estemos ante algunos de los problemas históricos del país en este tema. Además, son los mismos problemas que tenían los países europeos con la menor tasa de mortalidad o Estados Unidos, hace veinte años. ¿Cómo se sortea esa situación? Avanzando también en el contenido de las leyes, porque existe un fraccionamiento con un choque de competencias, como por ejemplo se mencionaba recién: acá empieza este y allá sigue el otro; acá es jurisdicción nacional, entonces, actúo, pero allá no puedo actuar; una cuadra después, en los accesos a Montevideo, no actúo, porque es jurisdicción de otros. Ese mismo conflicto se da a todos los niveles.

Si bien es cierto que venimos avanzando, hay que ver por qué no avanzamos más. Este tema está en el ojo de la tormenta. ¿Cómo encaramos el tema de la seguridad vial pensando -insisto- en lo principal, que es la protección de la vida de la gente, resolviendo este conflicto de competencia histórico en el país, que se manifiesta desde en el ejemplo de las empresas hasta en el compromiso de los intendentes, de los directores, de la policía, de la ex Caminera? Eso hay que repensarlo. Nosotros no tenemos recursos y no somos agentes de control. Estaría buenísimo que este país tuviera un organismo ejecutor nacional, que barriera con eso de "yo no voy a controlar sobre drogas porque no se me ocurre".

En ese sentido, las dieciséis leyes que se han aprobado hacen hincapié en que esto es un problema de la comunidad, de convivencia, de seguridad y de salud de la población. Por lo tanto, esas preguntas e inquietudes también deberían llevarnos a todos y a ustedes en particular a repensar qué Unasev queremos para los próximos años. Capaz que para terminar con eso y llegar a cumplir las metas de Naciones Unidas y mucho más es necesario también repensar, en lugar de estar viendo algo más parcial y mucho más limitado, ver lo general. Ojalá tuviéramos la posibilidad, a través de una ley, de controlar todo y hacer cumplir todo.

Ahí está la llave de la cuestión. No podemos seguir pensando que en este país las cosas se hagan o no según el antojo de alguno. Hay que actuar con esa visión integral que estamos construyendo y sobre la que es necesario avanzar. Si no avanzamos rápidamente, esto cuesta vidas; en términos de tiempo, son vidas que se pierden.

Las leyes son un proceso y deberíamos pensar qué Unasev queremos en el corto, mediano y largo plazo. Esto involucra a todos pero también tenemos las competencias departamentales y nacionales. La Junta Nacional de Seguridad Vial es la síntesis del trabajo que venimos haciendo ya desde hace bastante tiempo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y la Dirección Nacional de Vialidad. El señalamiento, el involucramiento de las empresas, son algunos de los aspectos sobre los que ya hemos avanzado con relación a alguna de las inquietudes que se plantearon acá. Hay que tener controles y quizás por eso habría que repensar la Unasev que queremos.

Lo de AFE entra dentro de ese paquete. Nosotros tenemos una excelente relación con el directorio y hemos analizado la siniestralidad. Hicimos eventos concretos, planes y campañas de difusión del problema. El ferrocarril empieza a funcionar, por suerte, y ojalá que funcione. Apostamos a que ese trabajo en conjunto permita seguir avanzando.

Insisto en que tenemos limitaciones. Algunas de las preguntas entran dentro de las generales de la ley y ojalá que generen una discusión sobre qué tipo de Unasev queremos. Con respecto a las otras inquietudes -creo que lo planteaba Pablo-, hagamos esa instancia porque no nos gusta contestar según nuestro parecer. Lo que sí sé por viejo, por andar por todas las rutas del país -al igual que todos ustedes- y por cotejar eso con la siniestralidad vial, es que hay factores corregibles. Eso lo sabemos todos, pero el peso mayor está en otras cosas. Todos hemos andado en rutas correctamente señalizadas y que son las de mayor siniestralidad. Todos sabemos que no se trata solo de un factor; hay que actuar en todos y en este también, pero es necesario reconocer cuáles son los factores rápidamente corregibles. Si tuviéramos recursos con esa nueva ley, estaríamos atropellando en todos lados, controlando que las cosas efectivamente se hagan. En esto tiene mucho que ver todos los actores: departamentales, las empresas, las instituciones que están vinculadas.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- Comparto mucho de lo que dijo Gerardo y no lo voy a repetir. Quiero enfatizar que con el diseño institucional que se dio a este tema tenemos dificultades y zonas grises en materia de competencias y jurisdicciones que, la verdad, muchas veces retrasan las cosas.

En 2014, el Parlamento votó -como decía el diputado Caggiani- una ley bastante amplia sobre distintos temas de tránsito y seguridad vial. Algunos de ellos para nosotros son un poco más importantes que otros. Uno es la obligatoriedad del uso de vestimenta reflectiva por parte de los motociclistas. Esto fue visto bien por la población, en general, pero no ha habido un solo control, salvo que el que hace la ex Caminera -actual Policía Nacional de Tránsito- en las rutas nacionales. La gente en las ciudades, sobre todo en el área metropolitana y cada vez más en el interior, adoptó esos elementos porque vio que eran útiles, más allá de la norma, pero no hemos logrado que se controle, y sabemos que si se controla, va a pasar como con el casco: va a mejorar.

Creo que está buena la discusión de fondo y en esta etapa tenemos que ver si podemos superar los problemas institucionales que tenemos y esas zonas grises. Hoy estamos medio trancados con la integración del Congreso de Intendentes a esta Junta Nacional que se creó, porque habría alguna norma en el presupuesto nacional que votó el Parlamento que estaría generando alguna dificultad. Hasta que no estemos todos en la misma mesa, vamos a seguir con algunos trancazos. Está bueno que el Parlamento cumpla ese rol de facilitador. Esto no tiene nada que ver con la política partidaria; lo repetimos siempre pero, a veces, no llegamos a avanzar lo suficiente.

Por otra parte, la inquietud del diputado Olaizola es un buen disparador porque coloca sobre la mesa uno de los cinco pilares principales en materia de seguridad vial, que es la infraestructura vial. También debemos tener en cuenta -ustedes lo saben mucho mejor que nosotros, porque lo han reconocido todas las autoridades- que se llegó a hablar del apagón logístico, por lo que ha significado el incremento de las cargas y de la movilidad en el país, que no fue acompasado por la infraestructura. Hoy estamos viendo los resultados de eso; es una realidad que no podemos ocultar. Lo bueno que podríamos hacer desde todo el sistema político sería lograr que la población tuviera esa percepción del riesgo; capaz que nosotros nos estamos quedando cortos y hacemos la autocrítica correspondiente. La población tiene que saber cuál es el estado de esas rutas y que no se puede circular como en una autovía.

Aquí engancho otro tema que está pendiente en el Uruguay y que estamos trabajando en esta Junta Nacional de Seguridad Vial como prioritario: la velocidad. Esto lo tenemos identificado como un problema y se está trabajando. El Ministerio del Interior está adquiriendo equipamiento y la Policía Nacional de Tránsito va a empezar con controles en todo el país. No quiero decir que los despistes del tramo mencionado hayan sido por la velocidad, pero en uno de cada tres siniestros graves o fatales tiene que ver la velocidad. Tenemos que trabajar mucho en la infraestructura, en el señalamiento -ni qué hablar que queda mucho por hacer- y también con los usuarios, para que tengan la percepción adecuada del riesgo. Muchas veces, la velocidad adecuada no es la indicada como máxima. Si un tramo de la ruta no está en buenas condiciones, por más que el máximo permitido sea 60 o 90 kilómetros por hora, no tenemos que ir a esa velocidad. Tenemos que adecuar la velocidad a si hay niebla, si está lloviendo, si la ruta está en mal estado, si hay gravilla suelta, etcétera.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Quiero saber si como Unidad Nacional de Seguridad Vial sienten que sus consejos a diferentes ministerios, intendencias, etcétera son bien recibidos y se cumplen. Me parece que una unidad nacional de seguridad vial tendría que ser la autoridad máxima en esta materia y, a veces, siento que ustedes están un poco entregados en algunos temas, porque se enfrentan a la competencia, a la chacrita, a discutir con uno y con otro, y no se avanza. Me parece que hacia eso tenemos que apuntar; por ejemplo, cuando se abandona una obra, no puede haber dos criterios sobre cómo dejarla, y eso tendrían que establecerlo ustedes. Deben tener equipos para controlar este tipo de cosas a nivel nacional, ya sea en rutas como en caminería rural. Eso no quita que las intendencias y otros organismos lo hagan, pero tiene que haber un control superior y ustedes deben ser la autoridad en ese sentido. Pienso que tienen que llevar la voz cantante en materia de protocolos y demás aplicados a la seguridad vial. Se debe respetar lo que diga la Unidad Nacional de Seguridad Vial, por encima de lo que digan la Policía Nacional de Tránsito, las intendencias y los ministerios.

¿Ustedes sienten lo mismo? ¿Piensan que están siendo un poco relegados y sigue siendo una lucha?

SEÑOR PRESIDENTE.- Confieso que no conozco en detalle el rol de la Unasev ni los aspectos institucionales en relación con otros organismos que tienen competencias en el control del tránsito y la obra vial. Quizás haya mecanismos más aceitados que permitan que las señoras y los señores legisladores tengan organismos descentralizados a los que trasmitir aspectos vinculados a obras, infraestructura y señalización en algún momento concreto. No creo que lo puedan resolver ni la Unasev ni el Ministerio en Montevideo; son cuestiones regionales y, en el marco de esa nueva institucionalidad, quizás haya que generar herramientas de mayor acceso de la población sin que un director de la Unasev tenga que conectarse con la Policía Nacional de Tránsito. Si no, podemos terminar con una agenda larga de demandas y reclamos. Créanme que es muy entusiasmante levantar demandas y reclamos; el problema es cómo encastrarlos en un plan estratégico que nos permita dimensionar esa nueva institucionalidad.

Me parece que el diputado Olaizola ha encarado bien la discusión desde el punto de vista estratégico y le pedimos al presidente de la Unasev que haga una pequeña síntesis. Vamos a fijar una nueva reunión, no solo para que se dé respuesta a las inquietudes del señor diputado sino también para establecer criterios de cómo la Comisión se va a mover de aquí en adelante. Yo tengo claro que si en mi barrio pasa algo, voy al municipio; si me pasa en la ruta, ¿adónde voy a reclamar? No solo está el proceso de construcción de las leyes sino también de puesta en práctica, lo que a veces presenta dificultades mayores porque tiene que ver no solo con derechos y deberes sino con instrumentos y mecanismos.

SEÑOR BARRIOS (Gerardo).- Con respecto a la pregunta del señor diputado Otero, ¡¿qué vamos a estar entregados?! Todavía estamos acá y vamos a seguir estando. La autoridad surge de los datos y de los resultados. Realmente, para nosotros es muy gratificante lo que pasa en el país, a todos los niveles, con este tema. Esto no tiene color partidario. Hemos trabajado con todos los partidos y hemos pasado de posiciones de hace treinta años sobre cómo entender la siniestralidad vial a estar hoy todos alineados en una meta común. Eso es muy estimulante si le sumamos los resultados.

Esos resultados implican que en este país, en los últimos años, hubo 4.600 lesionados menos y 150 fallecidos menos. En el primer cuatrimestre de este año arrancamos con 45 uruguayos muertos menos. El problema de la prevención es cómo se hace visible lo que está pasando, y cuesta mostrar lo que no sucede. Tenemos que hacerlo ver; esa es nuestra misión en todo país.

¿Cómo es nuestro relacionamiento con el Poder Ejecutivo? Les puedo asegurar por viejo y por haber trabajado tanto tiempo en este tema que hay un idioma totalmente diferente y este tema está tan incorporado que hoy tenemos la Junta Nacional de Seguridad Vial. Eso no es por casualidad; ninguna de estas cosas lo son. Tenemos un idioma común, que es una construcción colectiva desde las políticas de gobierno, desde el Poder Ejecutivo y desde la incorporación, a través del convencimiento -en esto tienen mucho que ver las venidas a las comisiones y el intercambio con ustedes- de avances a todo nivel.

¿Tenemos que corregir algunas cosas? Sí; el tema de las competencias sigue siendo un problema y hay cortocircuitos. Por ejemplo, cuando salimos con lo de la Policía Nacional de Tránsito, ya sabíamos que se nos venía el tsunami en contra, porque mucha gente pensó: "Quieren hacer desaparecer los inspectores de tránsito"; "Se meten en las autonomías departamentales"; "Esto es un problema de autonomía". El pensamiento de esto de esto es mío y no lo presto nos hace perder la óptica de sumar. ¿Cómo lo vemos? A través de los resultados.

Todas esas cuestiones son las que tenemos que seguir construyendo. Hoy hay resultados específicos. Vean algunos departamentos que son ejemplos para todos. No hay que ir a buscar a España, a Alemania ni a Estados Unidos resultados espectaculares. Los tenemos acá. El problema es que a veces los tenemos circunscriptos a un departamento o a una ciudad; en el resto, como decía Pablo, todavía no se establece una estrategia uniforme.

Como se planteaba recién, esto nos suma a todos. Hemos estado en la Comisión Especial de Adicciones hablando del consumo de alcohol y drogas. Son temas complejos, difíciles. Hay que estudiar y profesionalizar a todos aquellos que actuamos en este ámbito. Venimos de una historia en que el tránsito era concebido como un problema departamental, de las intendencias o de los inspectores de tránsito, pero es mucho más complejo, porque detrás se esconde un costo social enorme. Por eso, tenemos que aprender entre todos. Nosotros estamos dedicados a esto; nuestra cabeza está para prepararnos, formarnos, capacitarnos y trasmitirles la evidencia de lo que es útil hacer en nuestro país para salvar vidas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- La verdad es que nos quedamos preocupados con lo que planteamos hoy. Yo le agradezco al director Draper y al resto de las autoridades de la Unasev, porque quedaron claros su voluntad de trabajo y su compromiso con la tarea que llevan a cabo. El problema de la Ruta Nº 3 puede haber sido, como decía el director Draper, una circunstancia puntual en una entrega de material que no cumplió con las expectativas que se tenía en la construcción. De todos modos, esto fue en abril y en mayo hubo un nuevo accidente con el saldo de una persona fallecida. Nosotros pasamos hace quince días, como dijimos al principio de la sesión, y la verdad es que es terrible la seguridad en esa ruta.

Ustedes son las autoridades en seguridad vial. De repente, no tienen la competencia exacta en este tema pero el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene que llevar a cabo tareas de control de las obras, y hoy de noche nos vamos a ir a dormir mientras uruguayos manejen en esa ruta. Entonces, algo hay que hacer. A mí me preocupa eso. Yo entiendo la falta de coordinación, las chacras, etcétera; pasa en todas las áreas, es un problema a subsanar y es importante el diálogo con el Parlamento y demás. Estamos de acuerdo, pero ¿qué hacemos para que no se despiste más gente en esa ruta? Me pasó a mí que pienso que estoy en pleno uso de mis facultades. ¿No se puede poner, aunque sea, una cinta amarilla al costado de la ruta, que tiene muy poco costo, para que la gente pueda divisar dónde termina? ¿No se puede obligar -no sé cuál es el protocolo- o sugerir a la empresa, al Ministerio tomar medidas en este caso? Se los planteo porque, sinceramente, los veo con voluntad de diálogo y con una actitud constructiva, y esto me preocupa mucho. ¿Qué le puede pasar a un conductor un poco mayor que yo, que no tenga la vista tan certera? Miren que es muy peligroso pasar en horas de la noche por esa zona.

La convocatoria a esta sesión desató una cuestión de trabajo de ustedes; siempre es positivo enterarnos en qué están y que planes tienen pendientes para el futuro, pero les volvemos a plantear la preocupación que tenemos con la Ruta Nº 3. A su vez, el diputado Otero hablaba de la intersección de la Ruta Nº 5 y la Ruta Nº 48. Nosotros hemos pasado por ahí y varios vecinos nos manifestaron su preocupación. Está totalmente falta de señalización, con pozos; es un desastre. En cualquier momento hay un muerto ahí. Entonces, más allá de la buena voluntad de todos los que estamos aquí -que nos consta-, ¿pueden hacer algún tipo de sugerencia? ¿Hay algo que pueda hacer la Junta Nacional de Seguridad Vial? Hay que generar alguna instancia para que se tome conciencia de lo que está pasando en las rutas nacionales.

Comparto lo que decía el director Inthamoussu. Hay un atraso notorio en las obras viales y ese deterioro de las rutas está asociado a este tipo de eventos, pero nosotros queremos plantearles esa inquietud y trasladarles -por eso los citamos- esa preocupación, que no es nuestra sino de todos los que transitan por esa ruta. Tal vez sin que sea la mejor solución de futuro ni lo que todos esperamos que pase con carácter permanente, ¿ustedes pueden llevar adelante alguna sugerencia o manifestación de parte del organismo que conducen para que la empresa o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tome medidas en el asunto y pueda existir aunque sea una señalización mínima que permita a los conductores transitar esa zona de obras con otro tipo de seguridad? Tenemos entendido que faltan varios meses para que culmine la obra en esos tramos en Flores.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Quiero felicitarlos por la tarea que vienen haciendo. Yo estuve en la presentación de los datos de 2015 y se nota claramente cómo ha venido avanzado el país en materia de seguridad vial. Quienes somos del interior conocemos la labor que despliegan en todo el país.

Escuché atentamente las intervenciones de los diputados y de los integrantes de la Unasev. Si no me equivoco, en cuanto a la Ruta Nº 3 y este pasaje entre San José y Trinidad ya habían hablado en la Junta Nacional de Seguridad Vial; capaz que pueden hacer más énfasis en esa Junta sobre los planteos del señor diputado Olaizola.

Además, nos interpelan como Parlamento con cuestiones que tenemos que analizar y revisar.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- Cuando recibimos el planteo, además, de ver los datos que se necesitaban, nos comunicamos a nivel institucional directamente con el subsecretario. Como conozco al subsecretario y sé cuál es su forma de trabajo, estoy seguro de que se interesó por el tema, lo está estudiando y se van a tomar medidas concretas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por la visita y dejamos pendiente fijar una próxima reunión.

Se levanta la reunión.